VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 106)**
- **Komisji Skarbu Państwa (nr 51)**
- **Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 112)**

z dnia 23 stycznia 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 106)

Komisja Skarbu Państwa (nr 51)

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 112)

23 stycznia 2013 r.

Komisje: Infrastruktury, Skarbu Państwa oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, zrealizowały następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" oraz ustawy o Funduszu Kolejowym (druk nr 963).

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Andrzej Massel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Maria Wasiak** członek zarządu PKP S.A. wraz ze współpracownikami, **Marian Zaręba** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Andrzej Konieczny** wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych wraz ze współpracownikami, **Aleksander Motyka** przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Sławomir Jakubczak**, **Elżbieta Kessel**, **Wiesław Kozioł**, **Marcin Mykietyński** i **Dariusz Myrcha** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Magdalena Klorek** i **Łukasz Nykiel** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

W imieniu przewodniczącego Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, przewodniczącego Komisji Skarbu Państwa i swoim własnym otwieram dzisiejsze posiedzenie Komisji, które poświęcone jest pierwszemu czytaniu poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" oraz ustawy o Funduszu Kolejowym (druk nr 963). Proszę pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka o uzasadnienie projektu.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni goście, eksperci, otóż przedłożony… Coś słabo słychać. Teraz jest lepiej? Teraz. Dziękuję bardzo. Przedłożony przez Klub Prawo i Sprawiedliwość projekt ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" oraz ustawy o Funduszu Kolejowym, zawarty w druku nr 963 z dnia 15 października 2012 r. generalnie sumuje debatę prowadzoną w parlamencie, ale szczególnie debatę prowadzoną w miejscach, w których funkcjonuje przedsiębiorstwo Polskie Koleje Linowe. Kilka słów przypomnienia, jakkolwiek w poprzedniej i w tej kadencji Sejmu prowadziliśmy debatę na posiedzeniach Komisji

Infrastruktury, jak i na posiedzeniach plenarnych Sejmu na temat zasadności i potrzeby sprzedaży, sprywatyzowania Polskich Kolei Linowych.

Polskie Koleje Linowe to przedsiębiorstwo, które dzisiaj skupia dziewięć kolei linowych. To przedsiębiorstwo dzisiaj dysponuje ponad 100 ha tras zjazdowych, zjeżdżalni. Rocznie przewozi 6000 tys. pasażerów. Koleje linowe to m.in. kolej linowa na Kasprowy Wierch, kolej linowo-szynowa na Gubałówkę, kolej na Górę Parkową w Krynicy i inne koleje. To cała infrastruktura kolejowa, znaczy się turystyczna, która w bezpośredni sposób wpływa na rozwój regionów turystycznych na południu Polski. Przypomnę, że pierwsza z kolei, którymi dzisiaj zarządza spółka Polskie Koleje Linowe, powstała w 1936 r. Wówczas determinacja rządu II RP, a szczególnie pana ministra Bobkowskiego doprowadziła do tego, że uznano, że warto, należy i trzeba, wręcz koniecznością są inwestycje w nowoczesną infrastrukturę w polskich górach, żeby uczynić je nie tyle atrakcyjnymi, co przede wszystkim konkurencyjnymi do innych ośrodków turystycznych poza granicami Polski. Tak jest dzisiaj. Ośrodki turystyczne na Słowacji, a także w Alpach austriackich, włoskich i szwajcarskich rozwijają się. Dzisiaj jest nam potrzebny prężny i zdeterminowany gracz na polskim rynku. Takim jawią się Polskie Koleje Linowe. Przypomnę, że jest to spółka, która dzisiaj – po modernizacji kolei na Kasprowy Wierch, na którą to modernizację wydano ponad 70.000 tys. zł w latach 2006-2007 – to bez mała 25% rentowności.

Szanowni państwo, mało kiedy można spotkać i mało gdzie można znaleźć tak rentowną spółkę. Polskie Koleje Linowe nie czynią żadnego kłopotu właścicielowi. Nie czynią żadnego kłopotu grupie PKP S.A. Wreszcie nie czynią żadnego kłopotu Skarbowi Państwa. Ani PKP S.A., ani Skarb Państwa, ani inne instytucje odpowiedzialne nie muszą zastanawiać się jak ratować Polskie Koleje Linowe, bo Polskie Koleje Linowe mają się znakomicie. W kolejce do Polskich Kolei Linowych czekają bankowcy, którzy są gotowi udzielić kredytów bez mała w każdej wysokości na rozwój, modernizację i rozbudowę całej sieci kolei, wyciągów narciarskich i przemysłu turystycznego. Od 2010 r. toczymy tutaj dyskusję. Zadajemy konkretne pytanie. Dlaczego Polskie Koleje Linowe mają być sprzedane? Przed kilkoma laty zadaliśmy pytanie, dlaczego Polskie Koleje Linowe nie trafiają na giełdę, jeżeli mają być dofinansowane. Okazuje się, że jedynym argumentem i wytłumaczeniem chęci sprzedaży Polskich Kolei Linowych jest ratowanie budżetu PKP S.A. PKP S.A. to dzisiaj 4.300.000 tys. zł zadłużenia wobec Skarbu Państwa. Kto z wielu parlamentarzystów obecnych na sali ma w pamięci całą debatę nad całym procesem, który wyrobił takie zadłużenie? Wiemy na pewno – to nie PKP S.A. winne jest takiemu zadłużeniu. To zadłużenie towarzyszy grupie PKP S.A. od czasu podzielenia PKP na spółki: przewozowe, zawiadujące energią na kolei, telekomunikacją, czy wreszcie szlakami kolejowymi. Dzisiaj mówi się o tym, że zbycie tego przedsiębiorstwa pozwoli uratować PKP.

Szanowni państwo, jeżeli nawet dojdzie do sprzedaży Polskich Kolei Linowych, to co najwyżej, a są to szacunki nader optymistyczne, że uda się pozyskać kwotę rzędu 8% zadłużenia. Te 8% zadłużenia nie ma strategicznego znaczenia wobec konieczności spłaty długów PKP S.A. wobec Skarbu Państwa. Jestem przekonany, że co do procesu i konieczności restrukturyzacji tego długu, my powinniśmy podnieść debatę na forum Wysokiej Izby, a na pewno w Sejmie. Jedno jest pewne. Sprzedaż Polskich Kolei Linowych, przedsiębiorstwa, które dzisiaj pod kontrolą publiczną daje gwarancję, że stymulacja rozwoju turystycznego naszych ośrodków górskich może być prowadzona z pozytywnym skutkiem. Dzisiaj ta sprzedaż nie jest niczym wytłumaczona. Dzisiaj wielokrotnie środowiska protestujące przeciwko sprzedaży, a przypomnę, że to nie są tylko i wyłącznie środowiska parlamentarne. Przypomnę, że są to środowiska samorządowe, ale są to także środowiska ludzi związanych z górami i nie tylko. Są to środowiska ekologów i naukowców. Przypomnę list protestacyjny podpisany przez ponad 218 profesorów wyższych uczelni, czynnych naukowców, którzy półtora roku temu złożyli podpis pod protestem wobec zamiarów sprzedaży Polskich Kolei Linowych.

Oto w takiej sytuacji zastanawiając się, jak można pogodzić dążenia ministra transportu z potrzebą utrzymania dalszej publicznej kontroli, powtarzam, nad spółką Polskie Koleje Linowe. Powstał projekt ustawy, który wydaje się, że łączy to, co jest praktycznie

na co dzień niemożliwe, jak popularnie mówi się, ogień z wodą. Mianowicie przechodzę do rzeczy. Wnioskodawcy, czyli posłowie Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość proponują, aby minister właściwy ds. transportu w imieniu Skarbu Państwa wykupił, korzystając ze środków Funduszu Kolejowego, wszystkie akcje spółki Polskie Koleje Linowe S.A. z siedzibą w Zakopanem. Następnie środki ze zbycia Polskich Kolei Linowych grupa PKP S.A. przekaże, czy skieruje na spłatę swoich zobowiązań wobec Skarbu Państwa, zaś w dniu zakupu minister właściwy ds. transportu przekaże w formie darowizny przedsiębiorstwo PKL województwu małopolskiemu. Dzięki temu przedsiębiorstwo dalej będzie poddane kontroli publicznej. Ufamy i jesteśmy przekonani, że samorząd województwa jak mało kto, będzie starał się jak już wcześniej mówiłem, aby to przedsiębiorstwo w sposób znakomity stymulowało rozwój turystyki na obszarach górskich. Mamy nadzieję, że nie tylko w Małopolsce. Z drugiej strony PKP S.A. ureguluje część swoich zobowiązań wobec Skarbu Państwa. Szanowne panie i panowie posłowie, to nie jest pomysł, który urodził się gdzieś w czasie debat, pomysł, który sam się nie broni.

Przyznam, że skopiowaliśmy ten pomysł. Wnioskodawcy skopiowali wręcz ten pomysł z propozycji rządu, które zostały zawarte w projekcie ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" oraz ustawy o Funduszu Kolejowym. Otóż rząd przygotował identyczne rozwiązanie i procedury, ale w stosunku do SKM, czyli Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście. Rząd we własnym projekcie ustawy zaproponował, że minister właściwy ds. transportu działając w imieniu Skarbu Państwa wykupuje akcje SKM. Generalnie biorąc wykupuje SKM od PKP S.A. PKP S.A. za środki uzyskane ze sprzedaży SKM reguluje długi wobec Skarbu Państwa. Zaś tak jak to zapisano w rządowym projekcie w tym samym dniu, kiedy zostaje wykupione SKM, Szybkie Koleje Miejskie z grupy PKP S.A., to zostają przekazane Marszałkowi Województwa Pomorskiego. Dlatego przywołuję źródło i pomysłodawcę, bo jesteśmy pewni, że te procedury zostały doskonale przeanalizowane, przemyślane i one bronią się. Skracając tę część mojego wystąpienia pozwolę sobie na takie określenie. Panie ministrze, szanowne panie i panowie posłowie, jeżeli możemy w ten sposób utrzymać kontrolę publiczną nad przedsiębiorstwem kolejowym w Trójmieście, to jestem przekonany i jestem pewien, że nic nie stoi na przeszkodzie, żeby kontrolę publiczną utrzymać także nad przedsiębiorstwem Polskie Koleje Linowe, przedsiębiorstwem położonym na południu Polski. Dlatego wnoszę do pań i panów posłów o pozytywne rozpatrzenie, zważenie zaproponowanego przez Klub Parlamentarny Prawo i Sprawiedliwość projektu ustawy i pozytywne zaopiniowanie poprzez głosowanie i skierowanie z taką opinią do drugiego czytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozpoczynamy dyskusję w trakcie pierwszego czytania projektu zawartego w druku nr 963. Jeżeli państwo pozwolicie, w związku z tym, że jest to projekt poselski poprosimy teraz o stanowisko rządu a później – o wystąpienia pań i panów posłów. Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Massel:

Szanowni państwo przewodniczący, Wysoka Komisjo, poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" oraz ustawy o Funduszu Kolejowym polega na dodaniu art. 39b do tej ustawy. W świetle tej zmiany Skarb Państwa miałby nabyć ze środków funduszu akcje Polskich Kolei Państwowych w kapitale zakładowym spółki Polskie Koleje Linowe z siedzibą w Zakopanem. Odnosząc się do racjonalności tego rozwiązania z punktu widzenia naszego resortu stwierdzam, że zaproponowane w poselskim projekcie źródło finansowania zakupu przez Skarb Państwa akcji PKL, czyli ze środków Funduszu Kolejowego, jest bardzo dyskusyjne. Uzasadniając zaproponowane rozwiązanie posłowie wskazują, że samorząd woj. małopolskiego nabędzie większościowy pakiet akcji PKL bez konieczności wydatkowania środków na ten cel, co pozwoli samorządowi na przeznaczanie zaoszczędzonych środków na inne zadania publiczne. Powyższa argumentacja budzi jednak wątpliwości. Środki Funduszu Kolejowego są przeznaczane

na finansowanie zadań publicznych wykonywanych przez ministra właściwego ds. transportu. Oczywiście, PKL świadczy usługi bardzo istotne dla społeczeństwa, jednak są to usługi wykonywane na zasadach komercyjnych i mają charakter sportowo-komercyjny. Nie ma więc powodu, aby w trybie ustawowym zobowiązywać ministra właściwego ds. transportu do wydatkowania środków publicznych na zakup spółki w świetle niezrealizowania wielu istotnych potrzeb, za które odpowiada minister.

Zwracam uwagę, że w opinii naszego resortu, co było konsultowane z resortem właściwym ds. finansów uwzględnienie poselskiej propozycji nowelizacji przepisów ustawy spowodowałoby konieczność wstrzymania prowadzonych przez PKP S.A. działań związanych z prywatyzacją Polskich Kolei Linowych. One znajdują się w bardzo zaawansowanej fazie. Zaraz przedstawię w jakiej. Jest to niekorzystne, bo grozi opóźnieniami w pozyskiwaniu przez PKP S.A. w 2013 r. przychodów, które są konieczne do terminowej spłaty zadłużenia gwarantowanego przez Skarb Państwa. Jedną z przesłanek prywatyzacji PKL jest konieczność pozyskania środków na spłatę zobowiązań, których wielkość w 2013 r. wyniesie ok. 900.000 tys. Mówimy tutaj o głównej kwocie z odsetkami. W przyszłym roku może być to nawet 1.700.000 tys. Akcje PKL jest to jedno z możliwych źródeł spłaty tego zadłużenia. W świetle tak twardych faktów stanowisko naszego resortu nie może być pozytywne. Zwracam uwagę na jeszcze jeden aspekt. W dniu jutrzejszym upływa termin składania zainteresowania przez podmioty skłonne nabyć Polskie Koleje Linowe. Ten proces wchodzi w decydującą fazę. Za dwa dni te oferty będą otwarte. Także proszę państwa, w tym momencie wstrzymywanie tego procesu trąciłoby wręcz niegospodarnością. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Przepraszam. Pani poseł Paluch, bardzo proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, otóż panie ministrze, trzy miesiące temu na tej samej sali, w tym samym miejscu padło wiele argumentów, co do których mieliśmy nadzieję, że troszeczkę przewietrzą mózgi wszystkich decydentów w sprawie prywatyzacji Polskich Kolei Linowych. Jeżeli nie przewietrzyły, to w krótki sposób je streszczę. Przypomnę również państwu, którzy nie mieliście okazji brać udziału w tej dyskusji. Nie spotkałam się z podmiotem, który zachwalałby tę procedurę prywatyzacyjną. Wręcz przeciwnie. Poseł wnioskodawca, przedstawiciel wnioskodawców bardzo, powiedziałabym grzecznie i nieantagonizująco przedstawił kwestię atmosfery, jaka jest wokół tej prywatyzacji. Otóż, panie ministrze, całe Podhale z ciupagami ustawionymi na sztorc sprzeciwia się tej prywatyzacji. Jeżeli pan ostatecznie przyłoży swoją rękę do tego haniebnego procederu, to będzie pan zapamiętany – pan i ten rząd. Nie ma osoby, która pozytywnie wypowiadałaby się o tej procedurze. Tak na marginesie pozwolę sobie zauważyć, że CBA, prokuratura i inne organy państwowe powołane do tropienia różnych niekorzystnych zjawisk interesują się tym tematem. Na Podhalu przeciwko temu protestują wszyscy, nawet półgębkiem posłowie Platformy Obywatelskiej, wiedząc, co ich elektorat o tym myśli. Panie ministrze, cała południowa Małopolska, jej byt i pomyślność gospodarcza oparta w końcu o świadczenie usług turystycznych zależy od tego, w jakiej kondycji jest spółka Polskie Koleje Linowe i kto ją zawiaduje. Czy jest to właściciel publiczny, czy to właściciel, który ma zupełnie inne interesy i priorytety niż całe Podhale.

Krótko mówiąc – jeżeli państwo to sprzedacie i z tego powodu będzie zagrożony byt wielu tysięcy ludzi zamieszkałych w południowej Polsce, utrzymujących się ze świadczenia usług turystycznych. Przypominam, że ten majątek, których chcecie sprzedać ot, tak na pniu, jak przysłowiową czapkę gruszek, to majątek, który stanowi o atrakcyjności nie tylko Zakopanego, gminy Kościelisko, Szczawnicy i okolicy, wyciągów na Mosornym Groniu, Międzybrodziu, ale także Krynicy. Jest to praktycznie cała południowa Małopolska. To jest pierwsza sprawa. Krótko mówiąc wszystkie względy gospodarcze przemawiają za tym, żeby tego w ten sposób nie prywatyzować.

Druga kwestia, to sprawy własnościowe. Przypomnę panu, panie ministrze jeszcze raz, że nie macie prawa występować jako paser, bo ludziom odbierano tereny w tych

miejscach, gdzie są zlokalizowane urządzenia. Ludzie nie protestowali. Górale i właściciele terenów w Tatrach nie protestowali przeciwko temu, bo zdawali sobie sprawę z ogólnospołecznej funkcji tej kolejki. Nie upominali się o swoją własność. Mieli świadomość, że atrakcyjność tych urządzeń to jest również ich chleb, z którego utrzymują się, czyli świadczenie usług turystycznych. To jest druga kwestia, czyli kwestie własnościowe, gruntowe, które państwo rozniecicie tym procederem prywatyzacji.

Kolejna kwestia, o której mówiłam, ale powiem w jednym zdaniu. Nikt w polskich Tatrach nie zbuduje drugiej kolejki ze względów przyrodniczych. Doskonale pan o tym wie. Nie można czegoś, co jest narodowym dobrem, co jest namacalnym dowodem, że II RP dbała o rozwój regionalny, chociaż takich pojęć nie używano. Dbała o to, że nie tylko metropolie się rozwijały, ale prowincja również, mówiąc skrótowo. To jest namacalny dowód. Jest to skarb narodowy i jedno z ważniejszych świadectw gospodarności, szerokich perspektyw i horyzontów ludzi, którzy władali RP ponad 80 lat temu. Są to aspekty, o których już mówiliśmy.

Teraz w odniesieniu do projektu ustawy. Panie ministrze, pozwolę sobie zauważyć, że prawo jest takie samo w woj. pomorskim, jak w woj. małopolskim. Jako przedstawiciel elektoratu w woj. małopolskim nie czuję się gorsza i mniej ważna w naszym kraju niż mieszkańcy woj. pomorskiego. Proszę nie opowiadać, że Polskie Koleje Linowe są to wyłącznie komercyjne usługi turystyczne. Była już o tym mowa. Ja panu przypomnę, jak pan tego nie zapamiętał. Właśnie Polskie Koleje Linowe i ich majątek spełniają kapitalną rolę w udostępnianiu terenów górskich, polskiej przyrody dla osób niepełnosprawnych, dla osób, które o własnych siłach nigdy nie wyjdą w góry, bo nie są w stanie. Jeżeli w tylu aspektach dostosujemy polskie prawo do tego, żeby były wypełnione potrzeby osób niepełnosprawnych, to państwo nie możecie abstrahować od tak istotnego wymiaru działalności również Polskich Kolei Linowych. Proszę nie opowiadać, że Szybka Kolej Miejska w Trójmieście to zupełnie co innego niż Polskie Koleje Linowe w polskich górach. Jest to podstawowa sprawa.

Krótko mówiąc. Co do tego, że możecie wycofać się z prywatyzacji, ależ zróbcie to. Przeszło na was jakieś otrzeźwienie, jeśli chodzi o spółkę Niedzica. Nie na was, tylko na ten rząd. Przyszło jakieś otrzeźwienie i został wstrzymany proces prywatyzacji Zespołu Elektrowni Wodnych Niedzica. Spowodował to jakiś opór społeczny czy inny jakiś prysznic. Proszę państwa, może pójdźcie nareszcie po rozum do głowy. Zacznijcie myśleć w poczuciu odpowiedzialności za sprawy polskiego państwa. Po prostu przestańcie sprzedawać jak przysłowiową czapkę gruszek coś, co jest naszym skarbem narodowym! Panie ministrze, zdecydowanie nawołuję do odrobiny trzeźwej, spokojnej refleksji, tym bardziej, że wszystkich długów i wymagalnych zobowiązań, na które nie wiem, na co czekał ten rząd przez ostatnie pięć lat, bo w miliardach liczono zobowiązania spółki Polskie Koleje Państwowe wobec Skarbu Państwa. Sprawa nie pojawiła się jak diabeł z pudełka wczoraj, ani miesiąc temu, ani pół roku temu, ani rok temu, tylko wisi nad spółką Polskie Koleje Państwowe już od wielu lat. Nagle *eureka*, dostaliście teraz pomysł, żeby zapchać dziurę dochodem ze sprzedaży majątku Polskich Kolei Linowych. Problem pojawiał się od dawna. Trzeba było o tym myśleć dawno a nie próbować teraz zatykać dziury po prowadzeniu rozrzutnej gospodarki budżetowej czymś takim, jak sprzedaż za przysłowiową czapkę gruszek majątku, który powinien być klejnotem i perłą w koronie całej Małopolski a zwłaszcza Podhala. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Lamczyk, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję. Szanowni państwo, rzeczywiście każdemu zależy na tym, aby Zakopane rozwijało się i żeby były poczynione duże inwestycje, abyśmy konkurowali ze Słowacją. Jak słyszeliśmy jest bardzo dużo niewiadomych z gruntami. Państwa wniosek wydaje się niezasadny, ponieważ rząd ma pewną drogę i wie, co robi. Jest za to odpowiedzialny, dlatego składam wniosek przeciwny – o odrzucenie tego wniosku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł przewodniczący Tchórzewski, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Halo. Czy mnie słychać? Przepraszam, mam takie odczucie, jakby mnie nie było w ogóle słychać. Jakoś ta sala inaczej odbiera. Panie ministrze, pierwsza rzecz, to trochę ten kierunek nie jest roztropny. Tak określiłbym go delikatnie. Otóż wczorajsza prasa podaje fakt znacjonalizowanej przez jeszcze dawny rząd komunistyczny kamienicy, która miała być pod cel publiczny. Miał być tam pobudowany jakiś publiczny obiekt, urząd miasta, czy coś takiego. Później ze względów ekonomicznych zrezygnowano z tego. Przed kilkoma laty Skarb Państwa sprzedał tę kamienicę. Uzyskał z niej przychód 4500 tys. zł. Wyrok sądu jest następujący, ponieważ wywłaszczenie miało na celu nie cel publiczny, nie dla państwa, tylko dla celu prywatnego i dochodu, to wyrok jest taki. Odszkodowanie za kamienicę 5000 tys. zł i 17.000 tys. zł za dzierżawę za trzydzieści lat. O jaką dzierżawę z czasów przedwojennych ci właściciele, po których gruntach idą w tej chwili kolejki mogą rościć? Oni rezygnowali z własności, jeśli chodzi o grunty, a niektórzy brali częściowe odszkodowanie ze względu na zajęcie na cel publiczny, państwowy, reprezentacyjny, na tzw. cel reprezentacyjny Polski, że powstaje obiekt, który ma stworzyć polską, zimową stolicę, właśnie w Zakopanem. Z tego tytułu jako patrioci, górale z tego rezygnowali.

Panie ministrze, czy zostało policzone w jakim zakresie, na jakich gruntach i ile ewentualnie będą kosztowały odszkodowania? Tam odszkodowania są pewne. Byłem i rozmawiałem. Wiem, co się tam dzieje i jak się wszyscy przygotowują. Co ciekawsze, że górale, których mnóstwo wyjechało za granicę, do tej sprawy szykują nawet kancelarie prawne ze Stanów Zjednoczonych i to poważne kancelarie prawne. Będziemy mieli do czynienia z procesem, bo niektórzy z tych właścicieli są w tej chwili mieszkańcami Stanów Zjednoczonych. Będziemy mieli do czynienia ze sporym, międzynarodowym przedsięwzięciem prawnym. Pytanie: czy to przeanalizowaliście? Czy jesteście nam w stanie przedstawić na posiedzeniu Komisji, że ta sprawa jest rzeczywiście taka czysta, że możemy sobie spokojnie prywatyzować, bo w tej chwili ludzie odzyskują budynki sprzedane 7-8 lat temu, które zostały nieprawnie sprzedane. Są oddawane i są jeszcze płacone pieniądze. Takie są wyroki międzynarodowych sądów, także w ramach Unii Europejskiej. Bierzmy pod uwagę to, że nie jest to zabawa. Jest to ewentualne żonglowanie pieniądzem Skarbu Państwa. Zwracam na to uwagę. W żadnym uzasadnieniu prywatyzacji, ani innym, nie znalazło się nic na ten temat, że rozważaliście i badaliście to. W jakim zakresie, ile jest tych działek, jaka jest ich powierzchnia, jakie mogą być potencjalne roszczenia? Proszę dać odpowiedź na te pytania, jeżeli mówicie, że tak jest postanowione, tak musi być i tak się robi. Te rzeczy muszą być poważnie przygotowywane. Przykład z wczorajszej prasy pokazuje wyraźnie, że to nie jest zabawa. Tu już nie można pozwalać sobie na jakieś tam, bo utarguje się ileś pieniędzy.

Druga rzecz. Jeżeli strona rządowa występuje z tym, żeby Szybka Kolej Miejska została przekazana woj. pomorskiemu, przygotowuje rozwiązanie prawne i tak robi a uważa, że w drugą stronę nie można, to pytanie, dlaczego? Dlaczego państwo tak nierównomiernie traktujecie poszczególne samorządy wojewódzkie? Dlaczego tam można i to z inicjatywy rządu? Wychodzi się z taką inicjatywą. Nawet tu w uzasadnieniu Prokuratoria Generalna przedkłada to jako taką rzecz potwierdzając ten fakt, że ta sprawa jest bardzo głęboko zaangażowana. Wy z tym wychodzicie i idziecie z takimi rozwiązaniami prawnymi. Dajecie samorządowi województwa pomorskiego Szybką Kolej Miejską – aglomeracyjną, a z drugiej strony mówicie nie, bo nie, jeśli chodzi o samorząd woj. małopolskiego. To jest po prostu niedopuszczalne.

Kwestia jest taka, jeżeli chodzi o system oddłużania PKP, to jest on już ustalony. Ustaliliśmy odpowiednie kwoty, które co roku mają być spłacane z Funduszu Kolejowego na oddłużenie PKP. W ciągu najbliższych kilku lat to zostało zapewnione w tej grupie, w grupie Komisji Infrastruktury. Można policzyć, że siedem, czy osiem lat i będzie po długu z samego tylko Funduszu Kolejowego zgodnie z przepisami ustawowymi, które przyjęliśmy. Dodatkowo, jeśli są różnego rodzaju nieruchomości, itd. Także tutaj obawy nie ma. Jeśli byłoby to wykupione przez Skarb Państwa, to nie wiem, ile macie tam zamiar utargować za koleje linowe, ale te 300.000 tys. będzie wypłacone ze Skarbu Państwa. To jest możliwe. Było wypłacone dla Przewozów Regionalnych, może być

wypłacone i tutaj, jeżeli takie rozwiązania są w tej chwili potrzebne. Te rzeczy z jednej strony są nieroztropne, a z drugiej strony są o nierównomiernym działaniu. Z trzeciej powinniście jeszcze wziąć po uwagę pewną znaną od wieków zawziętość tego środowiska, które będzie broniło pewnych rzeczy. Narobicie tam sobie pełno skandali, jeżeli będzie wchodził nowy właściciel. Też wiem z nastroju, który jest. Przebywałem i rozmawiałem z ludźmi w Zakopanem nie tak dawno, bo kilkanaście dni temu. Muszę powiedzieć, że nastrój jest tam taki, z którym musicie się też liczyć, że nie będzie łatwo. Nie wiadomo czy nowy właściciel będzie w stanie wejść w stan posiadania. Naprawdę, może być z tym trudno. Dlatego proszę o poważne odniesienie się a nie – jak przed chwilą pan minister powiedział – nie, bo nie. To nie jest argument. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Wojtkiewicz, a później pan poseł Racki. Czy są jeszcze następne zgłoszenia ze strony pań i panów posłów? Udzielę pani Paluch głosu jeszcze raz. Nie ma sprawy.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Panie przewodniczący, można?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Sprzedaż Polskich Kolei Linowych jest niczym nieuzasadniona. Spółki są doskonale prowadzone. Są dobrze zarządzane. Przynosi to dochód. Dzisiaj nie jest to w interesie ani państwa polskiego, ani społeczności lokalnej, aby sprzedawać ten majątek. Tak samo jak jestem w Komisji Obrony Narodowej i jest przeznaczone na następne lata 130.000.000 tys. na modernizację armii. Z tego kilkadziesiąt miliardów jest na budowę statków i okrętów wojennych. Nie będziemy budowali w polskiej stoczni, tylko w Niemczech. Kiedy w tamtym roku i dwa lata temu mówiliśmy, nie zamykajmy naszych stoczni, to nie trzeba było zamknąć stocznie, żeby statki i okręty wojenne były budowane w Niemczech. To jest po prostu wyprzedaż, za czapkę śliwek, majątku narodowego. Panie ministrze Jarmuziewicz, to jest takie działanie jak sala, zdaje się, miejska w Opolu pozbywa się nazwy pt. „Orła Białego". To jest to, że musimy respektować mniejszość niemiecką i zmieniać barwy narodowe naszego państwa. Do tego dąży m.in. dzisiaj sprzedaż. Niech się pan nie łapie za głowę, bo wyprzedajecie cały majątek. Kompletnie nie dbacie o rację państwa. To jest właśnie skutek. Jeżeli jest tylko możliwe, to trzeba was jak najszybciej odsunąć od władzy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Racki, bardzo proszę.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, mam trzy pytania, bo już tam przewietrzył się ten mózg. Doszedłem to pewnych pytań. Pierwsze pytanie. Czy jest chociaż opinia ewentualnie zgoda Sejmiku Województwa Wielkopolskiego na przejęcie Polskich Kolei Linowych?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Małopolskiego.

Poseł Józef Racki (PSL):

Małopolskich Kolei Linowych. Drugie pytanie. Co było podstawą zakreślenia dwudziestoletniego okresu zachowania co najmniej 50% sumy głosów rzucających jak gdyby do samorządu zadanie, na które być może oni nie są na przygotowane albo o tym jeszcze nie wiedzą? Trzecie pytanie. Czy grunty zajęte pod PKL stanowią własność osób fizycznych, zapisaną w księdze wieczystej? Tak jak tutaj wynikało z dyskusji, ponieważ pan minister ma chyba inną wiedzę skoro mówi o przekształceniach w spółkach linowych, a ważny jest stan prawny tych nieruchomości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Szmit. Czy są następne zgłoszenia? Nie ma. Zamykam listę. Pani poseł Paluch udzielę głos tak jak oczekiwała, przed głosowaniem. Proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Wysokie prezydium, panie ministrze, szanowni państwo, pierwszy wątek to takie sprostowanie, bo czasami, gdy mówimy o tej transakcji to pada słowo prywatyzacja. To jest słowo nieprecyzyjne. Ono jest wieloznaczne i nie do końca oddaje to, co ma odbyć się, jeśli chodzi o Polskie Koleje Linowe. Polskie Koleje Linowe mają być po prostu sprzedane. To trzeba jasno powiedzieć. Jeżeli sprzedajemy ze wszystkimi tego konsekwencjami, to rzeczywiście dotychczasowy właściciel pozbywa się w pełni praw i obowiązków w stosunku do tego przedmiotu transakcji. Później jakikolwiek wpływ na dalsze funkcjonowanie tego przedsiębiorstwa praktycznie skończy się. Myślę, że te obawy, które formułują przedstawiciele społeczeństwa małopolskiego są jak najbardziej uzasadnione. Tym bardziej, że przyszły jeden z oferentów, który się zgłosił, a myślę, że o parę szczegółów dotyczących tego procesu chciałbym zapytać pana ministra, nie oferuje specjalnie takich obietnic, które – po pierwsze – byłyby wiarygodne, a po drugie – zadowalały małopolską społeczność. W związku z tym pytanie do pana ministra. W jakim trybie ma się dokonać ta transakcja? Czy będzie to licytacja? Czy też wybór ofert? Jeżeli ma być to wybór ofert, to co stanie się, jeżeli oferenci nie spełnią warunków, które pan sformułował jako minister? Czy nadal będzie powtórzona transakcja w innej formie? Pytanie inaczej sformułowane. Czy ministerstwo jest zdecydowane za wszelką cenę sprzedać Polskie Koleje Linowe i taki stawia sobie cel? Czasami z wypowiedzi pana ministra i innych osób można odnieść takie wrażenie. Jeżeli nie jest celem sprzedaż za każdą cenę, to w związku z tym, pod jakimi warunkami Polskie Koleje Linowe mogłyby funkcjonować albo w dotychczasowej formie prawnej albo w formie prawnej, w której właścicielem byłby samorząd województwa małopolskiego? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę pana przewodniczącego Adamczyka o ustosunkowanie się do tych wypowiedzi.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, spieszę odpowiedzieć panu przewodniczącemu Rackiemu. Panie przewodniczący, pan pyta o stanowisko Sejmiku Województwa Małopolskiego wobec zamiaru przekazania w darowiźnie rentownego w wysokości 25% przedsiębiorstwa. Samorząd województwa małopolskiego podjął uchwałę, w której wyraża gotowość przystąpienia do rozmów, może nie uchwałę, tylko stanowisko w sprawie PKL. Przede wszystkim nikt nie powiedział nie. Życzyłbym sobie, aby samorządy pytano, czy zechcą przyjąć kolejne zadania z obszaru ochrony zdrowia, oświaty, czy inne zadania realizowane do tej pory przez państwo jako zadania własne. Proszę ufać, że samorządy województwa, podobnie – jak mniemam – pomorskiego, odnoszą się pozytywnie do tych pomysłów. Jeżeli można, zwracam się do pana posła Lamczyka. Panie pośle, nie chciałbym zwracać panu jakiejś szczególnej uwagi, ale wydaje się, że zgłoszony wniosek o odrzucenie w pierwszym czytaniu tego projektu ustawy, wniosek zgłoszony przez posła z okręgu pomorskiego, który żywotnie jest zainteresowany tym, aby PKP S.A. sprzedało ministrowi transportu SKM, po czym SKM została przekazana województwu pomorskiemu, jest panie pośle w tym przypadku co najmniej nie na miejscu.

Szanowni państwo, korzystając z tego, że jestem przy głosie, to chciałem odnieść się do kilku innych kwestii. Nie chciałem czynić mojego pierwszego wystąpienia, bardziej emocjonalnego. Myślałem, że winno on otworzyć debatę. Panie ministrze, mam pytanie, jak ma się to, co pan przed chwilą powiedział, że nie ma innej drogi jak sprzedaż Polskich Kolei Linowych, wobec zapewnień pani Muchy sprzed trzech dni, zapewnień premiera Donalda Tuska, że rząd będzie wspierał starania o organizację igrzysk olimpijskich w Krakowie i Zakopanem? To ma pan nadzieję, że być może kiedy kupi to spółka, Polskie Koleje Linowe zostaną zakupione przez słowacką spółkę, której przedstawiciel i współwłaściciel na forum ekonomicznym w Krynicy, we wrześniu ubiegłego roku, stwierdził, że jeśli oni nie kupią tej spółki, a my jej Słowakom nie sprzedamy, to ta spółka upadnie

w przeciągu czterech lat. Czy pana to nie zobowiązało do podjęcia konkretnych działań, aby zastanowić się nad sprzedażą tejże firmy? Panie ministrze, przytoczę panu, paniom i panom posłom wypowiedź posłanki Platformy Obywatelskiej. Wystąpienie z 8 października ubiegłego roku. Pani posłanka sformułowała swoje stanowisko w bardzo krótkich, wręcz w wymiarze żołnierskich zdań. Powiedziała m.in. „A więc temat w Zakopanem i całej Małopolsce już jest minimum przez dwanaście miesięcy procedowany. Staramy się porozumieć z ministerstwem, aby w ogóle nawiązać dialog z państwem. Muszę się tutaj niestety poskarżyć, że tego dialogu nie ma". To mówi posłanka Platformy Obywatelskiej przed trzema miesiącami, na tej sali, na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Pan wówczas nie odpowiedział pani poseł na to wystąpienie. Pani poseł w dalszym ciągu mówi: „Po prostu waszą koncepcją jest sprzedać i koniec, ale w jaki sposób i jak to uruchomić, żeby po prostu zostało w rękach publicznych to już państwa nie interesuje. Naprawdę nawet w odpowiedzi na interpelację, którą dostałam, pisze pan podsekretarz Maciej Jankowski, że prywatyzacja wiąże się z możliwością uzyskania środków finansowych niezbędnych do spłacenia części zobowiązań". Tutaj pani poseł nazwała tę politykę w sposób jasny: „Jeżeli macie takie klapki jak koń wyścigowy na torze, to przepraszam bardzo, ale to się nie da po prostu inaczej rozmawiać".

Panie ministrze, wy nie prowadzicie dialogu. Postawiliście tezę, żeby sprzedać za wszelką cenę, a na potrzeby debaty publicznej – jak chociażby na dzisiejszym posiedzeniu Komisji Infrastruktury – przygotować kilka argumentów, które całości i kupy, za przeproszeniem, nie trzymają się. Jeżeli mówi pan, że proces sprzedaży Polskich Kolei Linowych jest już w fazie, której nie można powstrzymać, to pytam co robiliście w grudniu, listopadzie albo w październiku? Co robiliście pół roku temu? Dlaczego nie odpowiedzieliście państwo na stanowisko pana dyrektora Skawińskiego, dyrektora Tatrzańskiego Parku Narodowego wyrażone na posiedzeniu Komisji Infrastruktury w dniu 8 października 2012 r., kiedy dyrektor Skawiński bardzo wyraźnie wskazał, że zdaniem osób zajmujących się m.in. ochroną Tatrzańskiego Parku Narodowego sprzedaż Polskich Kolei Linowych naraża na istotne trudności zarządzanie parkiem narodowym. Wreszcie zacytuję jeszcze jedno zdanie pani posłanki. Pani poseł 8 października, posłanka Platformy Obywatelskiej apelowała: „Otwórzcie te klapki szeroko i słuchajcie co ludzie mówią. Ludzie z Małopolski, z Krakowa, z Zakopanego, ludzie z całej Polski, z PiS, z PSL, z PO i z Solidarnej Polski. Co jeszcze trzeba zrobić, aby PKL uchronić od sprzedaży? Mamy 2% terenu wysokich Tatr. Dokładnie 2% powierzchni Polski i jedną kolejkę na Kasprowy Wierch i więcej nie będziemy mieć". Panie ministrze, minister Bobkowski to człowiek honoru, który widział Rzeczypospolitą, która rozwija się. Minister Bobkowski, kiedy przekonał Radę Ministrów II RP do podjęcia inwestycji budowy kolei linowej na Kasprowy Wierch a później kolei na Gubałówkę, pragnął i miał marzenie, jak wówczas większość Polaków, że obszar Zakopanego, a później całego Podhala, będzie obszarem konkurencyjnym. Pan minister poza tym, że liczy i rachuje jak sprzedać i czym pokryć długi, powinien wiedzieć, że co roku polscy turyści wywożą poza granice kraju, polscy narciarze, wywożą ponad 100.000 tys. euro. To rząd RP powinien zastanowić się nad tym jak stymulować program rozwoju naszych ośrodków turystycznych, aby zachować część z tych pieniędzy, środków. Państwo robicie zgoła zupełnie co innego. To jest przykład na demontaż tego, co dobre. Dlaczego nie sprzedajecie tego, co złe? Dlaczego nie sprzedajecie tego, co czyni trudności? Bo nie widzicie na to nabywców. Nie ma tylu chętnych, którzy chcieliby w to zainwestować i kupić kurę znoszącą złote jaja. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Szanowni państwo, jeżeli mogę poprosić, aby najpierw pani prezes Maria Wasiak opowiedziała jak przebiega proces prywatyzacji Polskich Kolei Linowych i równocześnie wyjaśniła wątpliwości związane ze stanem prawnym gruntów, na których przejeżdża kolejka. Na koniec rezerwuję parę słów od siebie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo proszę, pani prezes.

Członek zarządu Polskich Kolei Państwowych S.A. Maria Wasiak:

Dziękuję bardzo. Chciałabym powiedzieć kilka słów o podnoszonych wątpliwościach dotyczących ryzyka ze sprzedaży PKL-ki, a związanego ze stanem prawnym własności gruntów, na których operuje PKL. To ryzyko zostało przez nas przeanalizowane. PKL, jak każdy tego typu podmiot, operuje nie tylko na gruntach, do których ma prawo własności, ale również na takich, które posiada na zasadzie posiadania zależnego. Bezpieczeństwo prawne PKL-ki zależy od trwałości i stabilności tych umów. Ten element opisu stanu prawnego spółki jest udostępniany wszystkim inwestorom, którzy będą dopuszczeni do badania spółki. Spółka nie zostanie zbyta bez uprzedzenia potencjalnych inwestorów o wszystkich ryzykach związanych z ewentualnymi kwestiami dotyczącymi stanu prawnego nieruchomości. Problem jest rzeczywiście taki, który wymagał poważnej analizy. My go nie ominęliśmy w analizach. Te kwestie były badane i są uwzględnione w procesie prywatyzacji. To jest jedno.

Co do trybu, to powtórzę to, co mówiłam poprzednio. Tryb polega na tym, że wybór będzie się odbywał i jeśli nastąpi prywatyzacja, to po negocjacjach z inwestorami, którzy zostaną dopuszczeni do procesu prywatyzacyjnego. Ten tryb pozwala uwzględnić wszystkie aspekty i obawy, które mogą mieć wpływ zarówno na korzystność tej prywatyzacji z punktu widzenia PKP, jak i na zachowanie korzystności, czy perspektyw tej firmy po prywatyzacji. Tyle mogę powiedzieć na dzisiaj i zapewnić wszystkich państwa posłów, że to wszystko mamy jak najbardziej wkalkulowane w tryb postępowania odnośnie prywatyzacji PKL-ki. Na pewno nie sprzedamy jej za wszelką cenę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Państwo przewodniczący, Wysokie Komisje, chciałbym przede wszystkim podziękować wszystkim tym posłom, którzy zabierali głos w tej dyskusji i zadawali merytoryczne pytania nakierowane na poznanie istoty problemu i na poznanie motywów, którymi kieruje się nasz resort proponując prywatyzację Polskich Kolei Linowych. Nie ukrywam, że słowa wypowiedziane przez posłankę Paluch sprawiły mi osobistą przykrość dlatego, że mówienie o postępowaniu naszego resortu, że jest haniebne, mówienie o paserstwie, o wyprzedaży majątku nie jest dla kogoś rozsądnego czymś sympatycznym. Traktuje to jako… Człowiek pracujący na tym stanowisku musi mieć trochę grubą skórę. Nie ukrywam, że nie było to przyjemne i wyrażam tylko żal, że jest to odbierane w ten sposób.

Odnosząc się do meritum, to spłacanie długów w taki a nie inny sposób, czyli poprzez prywatyzację wynika z ustawy. Propozycja, którą składał tutaj m.in. poseł Wojtkiewicz, czy nie można by spłacić z Funduszu Kolejowego tego zadłużenia jest o tyle nierealna, że oznaczałoby to, że środki z funduszu nie szłyby na poprawę stanu infrastruktury, na wkład do inwestycji unijnych, na remonty i utrzymanie, tylko szłyby na spłatę zadłużenia. Chyba nie taka była intencja twórców ustawy o Funduszu Kolejowym. Jeżeli chodzi o takie zestawienia historyczne, że w czasach II RP podjęto takie wielkie przedsięwzięcie jak budowa kolei linowej na Kasprowy Wierch, to oczywiście było to wykonywane w innych realiach ustrojowych, kiedy inaczej widziano rolę państwa. Inaczej chyba też rozumiano patriotyzm. W tej chwili patriotyzm to troska o polską gospodarkę a transport jest ważną częścią tej gospodarki. Zapewnienie środków na rozwój naszego transportu kolejowego jest priorytetem. Niestety, ale musimy to również robić poprzez prywatyzację. Można się obrażać albo nie, ale takie mamy prawo. Chodzi o to, żeby długi były jak najszybciej spłacone i żeby inwestycje kolejowe mogły być realizowane szybciej, służąc poprawie stanu infrastruktury i atrakcyjności oferty dla przewoźników kolejowych. W związku z tym prosiłbym o akceptację przedłożonego przez nas stanowiska i negatywne zaopiniowanie tego projektu ustawy.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

A Szybka Kolej Miejska panie ministrze, bo nic na ten temat?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Szanowni państwo, Szybka Kolej Miejska żadną miarą nie powinna być zestawiana z Polskimi Kolejami Linowymi. Ponadto zwracam uwagę projekt zmiany przygotowywany w Funduszu Kolejowym, nie wyszedł jeszcze z Rady Ministrów. W związku z tym, o tym jaki będzie jego ostateczny kształt zadecyduje dopiero Rada Ministrów i wtedy będzie procedowany przez Wysoką Komisję. W tej chwili mówienie o tym jest przedwczesne.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pani poseł Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Pan minister wezwał mnie tutaj… Zanim zabiorę głos w trybie formalnym jedno zdanie odpowiedzi. Pan minister mnie tutaj, niestety, wywołał do odpowiedzi. Panie ministrze, pańskie stanowisko nie jest od tego, żeby odczuwał pan komfort psychiczny, tylko, żeby pan wszelkie racje, które są w debatach i dyskusjach przedkładane, żeby pan je z całą uwagą analizował. Pozwolę sobie panu przywołać przykład sprzed kilkunastu lat. Gwiazda Platformy Obywatelskiej Jerzy Buzek i jego słynny rząd z lat 1997-2001 i jego szeroko zakrojona polityka prywatyzacyjna oraz koszty jakie poniosło polskie państwo, żeby wycofać się z nietrafionych pomysłów pana ministra Wąsacza w kwestii np. umów z Eureko. Proszę wziąć to pod uwagę. Oczywiście, skala problemu jest nieporównywalna, bo tutaj mamy do czynienia ze stosunkowo niewielką spółką, ale sam problem i sama istota problemu są podobne. Lekkomyślna prywatyzacja bez zwracania uwagi na konsekwencje, nie branie pod uwagę bardzo istotnych okoliczności. Tu nawiązując do wypowiedzi pani prezes Wasiak – rozumiem, że spółka nie zostanie zbyta bez uprzedzenia ewentualnych nabywców o tym jaki jest stan prawny gruntów, ale żeby nie było to pretekstem do obniżania jej wartości. Każdy nabywca zastanowi się głęboko, czy majątek z wadą prawną należy kupować i za jaką cenę. Żebyśmy nie usłyszeli, że z powodu wad prawnych nie dostaniemy tyle, tylko 100.000 tys. mniej. To jest pierwsza sprawa, którą jako reprezentanci polskiego państwa macie obowiązek wziąć pod uwagę. To są kwestie, które są merytoryczne.

W kwestii formalnej. Panie przewodniczący, pozwolę sobie rekapitulując zauważyć, że przedstawiony przez mojego klubowego kolegę posła Adamczyka projekt ustawy Klubu Prawa i Sprawiedliwości omawiany dzisiaj, zawarty w druku nr 963, jest bardzo prostym i skutecznym sposobem na zachowanie bardzo cennej spółki, ze wszystkich opisanych tutaj względów, w rękach publicznego właściciela. Ośmielę się zauważyć, że to właśnie samorząd województwa ma ustawowo zapisane kompetencje do dbania o rozwój gospodarczy a gospodarcze aspekty całego problemu sprzedaży PKL wyjaśnialiśmy tutaj tysiąc razy, więc tego nie będę powtarzała. Krótko mówiąc projekt, który zaproponowaliśmy jako Klub Prawa i Sprawiedliwości daje rozsądne wyjście z tej fatalnej sytuacji, w którą przez niewczesne pomysły prywatyzacyjne rząd nas tutaj wprowadził. Krótko mówiąc, jest to bardzo brzemienna w skutki decyzja. Wniosek pana posła Lamczyka, który będziemy głosować ma tutaj istotne znaczenie. Wnioskuję o to, aby opinia Komisji była głosowana w głosowaniu imiennym. Żebyśmy potem nie mieli do czynienia z takimi sytuacjami, że wszyscy posłowie poza kadrem mówią – ach, ja jestem przeciwko. To w ogóle jest fatalne i beznadziejne. Ten rząd powinien zastanowić, itd. Jak przychodzi co do czego, to każdy cichcem głosuje licząc na to, że jego osobista rola nie zostanie upubliczniona. Składam wniosek o imienne głosowanie w tej sprawie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Szanowni państwo, wydaje się, że można konkludować tę naszą dzisiejszą debatę. Jeżeli pan minister nie będzie miał nic przeciwko temu, to odniosę się do wypowiedzi strony rządowej, bo nie usłyszałem ze strony posłów negatywnej opinii na temat projektu ustawy. Jedynym mankamentem tej ustawy w moim mniemaniu jest to, że trwa proces sprzedaży Polskich Kolei Linowych. Rozumiem, że innych uwag do tego projektu nie ma. Innych uwag strona rządowa nie wnosi. Wobec tego proszę połączone Wysokie

Komisje o pozytywne zaopiniowanie tego projektu. On nie ma wad prawnych. Natomiast to, o czym powiedział pan minister, że projekt rządowy nie został jeszcze przekazany do Sejmu z kolei nie uprawnia do tego, aby zakazać powoływania się na projekt rządowy, bo projekt rządowy jest już dostępny na stronach internetowych rządu. Projekt rządowy był w konsultacjach. Projekt rządowy w końcu jest zebraniem w pewną całość koncepcji rządu. Panie ministrze, jeszcze jedna uwaga. Jeżeli mówi pan o różnicach między II RP, tamtymi czasy, okresu międzywojnia a obecnymi czasami, to ja panie ministrze, panu przypomnę, że największa inwestycja kolejowa w II RP powstała w latach 1926-1933. Była to magistrala węglowa. To była największa inwestycja infrastrukturalna w Polsce. Minęło pięć lat. Mamy rozgrzebane budowy, przebudowy szlaków kolejowych, na których części wykonawcy zeszli z budowy. Taka jest różnica pomiędzy II RP a skutecznością ministra ds. kolei.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Na tym kończymy pierwsze czytanie projektu zawartego w druku nr 963. W trakcie pierwszego czytania został zgłoszony wniosek o odrzucenie tego projektu w pierwszym czytaniu i wniosek mówiący o głosowaniu imiennym. Zwracam się do legislatorów, czy ten tryb, który zastosuję będzie prawidłowy? Najpierw będziemy głosować wniosek pani poseł Paluch o głosowanie imienne. Jeżeli ten wniosek uzyska akceptację połączonych Komisji, to wtedy zarządzę przerwę, ponieważ musimy znaleźć salę, która pozwoli nam głosować imiennie. Panie mecenasie, czy ta procedura jest prawidłowa?

Legislator w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Sejmu Łukasz Nykiel:

Panie przewodniczący, oczywiście to, co pan powiedział jest zgodne z regulaminem Sejmu. W sytuacji, gdyby ten wniosek, który trzeba traktować jako wniosek proceduralny, czyli powinien być traktowany od razu, natychmiast. Jeżeli uzyskałby większość, to z tego, co wiemy nie ma technicznych możliwości, żeby przeprowadzić takie imienne głosowanie. Trzeba byłoby przenieść się do innej sali. Gdyby ten wniosek nie znalazł uznania połączonych Komisji, to oczywiście procedujemy dalej i tak to wygląda. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Sprawa jest jasna. Kto z pań i panów posłów jest za wnioskiem pani poseł Paluch, czyli za głosowaniem imiennym wniosku posła Lamczyka? Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? Proszę podać wyniki.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

27 głosów za, 30 przeciw i brak wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Wniosek nie uzyskał akceptacji. Głosujemy wniosek pana posła Lamczyka. Kto z pań i panów posłów jest za odrzuceniem projektu w pierwszym czytaniu? Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję bardzo.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

29 głosów za, 27 przeciw i 1 wstrzymujący się.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Wniosek uzyskał akceptację połączonych Komisji. Musimy wybrać sprawozdawcę. Proszę bardzo, poseł sprawozdawca. Pan poseł Lamczyk wyraża zgodę? Dobrze. Czy jest inna propozycja? Nie ma innej propozycji. Posłem sprawozdawcą został pan poseł Lamczyk. Opinia MSZ. Prosimy o opinię… Który dzisiaj jest? Do środy przyszłego tygodnia. Dziękuję bardzo. Na tym wyczerpaliśmy porządek posiedzenia.